

トラック運転者労働条件改善事業(パイロット事業)実施計画書(概要版)

平成28年6月

株式会社日通総合研究所

1 事業の目的

トラック運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあり、労働基準関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」という。)違反が高水準で推移し、また、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっているなど、その労働条件及び安全衛生の確保及び改善を一層推進することが喫緊の課題となっている。これらの背景として、荷主との関係から労働時間の短縮が進まないこと、多重的な請負構造から適切な運行管理がなされていない等の問題があげられる。

このような状況を踏まえ、トラック運転者の労働条件改善事業(パイロット事業)として、荷主、元請運送事業者及びその元請運送事業者の下請運送事業者を含めた検討会を設置するとともに、自動車運行管理アドバイザーによる個別指導等を通じ、運送事業者自らの努力と荷主の協力を得て、長時間労働の抑制を行うことにより、安全衛生の確保・向上等を図ることとする。

2 事業の項目・内容

トラック運転者労働条件改善事業(パイロット事業)として、荷主、元請運送事業者及びその元請運送事業者の下請運送事業者を含めた検討会を設置するとともに、自動車運行管理アドバイザーによる個別指導等を通じ、運送事業者自らの努力と荷主の協力を得て、長時間労働の抑制を行う。

(1) 対象集団

荷主、荷主からの運送を直接依頼される元請運送事業者及びその元請運送事業者からさらに直接依頼をされる下請運送事業者といった多重的な請負構造を有している集団とする。

(2) 自動車運行管理チーフアドバイザーの選任

下記(6)①の検討会の運営を統括し、その管理、調整、支援等本事業全体の統括・管理を行うため、自動車運行管理チーフアドバイザー(以下「チーフアドバイザー」という。)を選任し、下記の業務を行う。

チーフアドバイザーの業務

(i) 年間スケジュールの作成

トラック運転者労働条件改善事業の年間スケジュールを策定する。

(ii) 自己診断チェックリストの作成・実施・分析(詳細は下記(4))

(iii) 打合せ会議(詳細は下記(5))

(iv) 検討会(詳細は下記(6))

(v) アドバイザーと協議・相談

事業を円滑に進めるため、自動車運行管理アドバイザーと適宜協議・相談を行い

ながら事業を運営する。

- (vi) 事業場訪問結果の分析（詳細は下記（６））
- (vii) アンケートの実施（詳細は下記（７））
- (viii) 報告書の作成（詳細は下記（８））

（３）自動車運行管理アドバイザーの選任

荷主が元請運送事業者に対して行っている発注方法又は元請運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法が、自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を分析し、荷の発注方法等の改善点等の指導・助言を行わせるため、自動車運行管理アドバイザー（以下「アドバイザー」という。）を選任し、下記の業務を実施する。

アドバイザーの業務

- (i) 自己診断チェックリストの回収・分析（詳細は下記（４））
- (ii) 打合せ会議（詳細は下記（５））
- (iii) 検討会（詳細は下記（６））
- (iv) チーフアドバイザーと協議・相談

事業を円滑に進めるため、適宜チーフアドバイザーと協議・相談を行いながら事業を運営する。

- (v) 事業場訪問及び訪問結果の取りまとめ・分析（詳細は下記（６））

（４）自己診断チェックリストの作成・実施・分析

①目的等

チーフアドバイザー及びアドバイザーが検討会を構成する事業場における自動車運転者の労働時間の実態、荷主等からの受注の現状、労働時間短縮の隘路等を把握することを目的とする。チーフアドバイザーが自己診断チェックリスト（以下「チェックリスト」という。）として「荷主企業用」、「元請運送事業者用」、「実運送事業者用」をそれぞれ作成する。

②項目

チェックリストの項目は、下記を原則として検討、作成する。なお、チェックリストの対象期間は直近１年間とする。

- (i) １日の拘束時間、１か月の拘束時間、休息期間、運転時間（２日平均での１日当たりの運転時間、２週間平均での１週間当たりの運転時間）、連続運転時間について、改善基準告示を遵守しているかどうかについて。
- (ii) 労働時間や拘束時間、特に荷待ち時間の頻度や時間について。
- (iii) 労働時間や拘束時間、特に荷待ち時間が長くなっている原因について。
- (iv) 発注方法の改善により自動車運転者の労働時間等が改善されると思われる事項について

③実施方法

- (i) このチェックリストは、チーフアドバイザーが第1回検討会（詳細は下記（6））で検討会を構成する事業主に配布するとともに、アドバイザーの1回目の事業場訪問（詳細は下記（6））までにチェックリストを記入するよう依頼する。
- (ii) アドバイザーは1回目の事業場訪問時に内容を確認の上、チェックリストを回収する。
- (iii) チーフアドバイザーは、アドバイザーと協力の上、アドバイザーが回収したチェックリストの内容から長時間労働の原因や、抑制の阻害要因などについて分析し、その結果を第2回検討会（詳細は下記（6））の検討資料として活用する。

（5）チーフアドバイザー及びアドバイザーによる打合せ会議の開催

上記（1）の集団毎に、チーフアドバイザー及びアドバイザーによる打合せ会議を、各検討会を開催する前に1回以上行い、対象集団の概要、下記（6）の検討会の進め方、発注方法が自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与える影響等について検討、確認する。

（6）検討会の設置及び個別事業場に対する調査、指導等

①検討会の設置及び開催

上記（1）の集団ごとに、荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者、担当するチーフアドバイザー及びアドバイザーが参加する検討会を設置し、下記（i）～（iii）の内容を基にした検討会を年度内3回開催する。

- (i) 第1回検討会では、本事業の趣旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、上記（4）のチェックリストを配付する。
- (ii) 第2回検討会では、アドバイザーの事業場訪問の結果分析や上記（4）のチェックリストにより把握した自動車運転者の労働時間の改善のための荷主の発注方法等の問題点とその改善策に関する検討を行う。また、チェックリストの分析結果を参加事業場に周知する。
- (iii) 第3回検討会では事業の結果報告、取組事例、今後の課題等を議論し、検討会ごとの報告書を取りまとめる。

なお、検討会の設置に向けて、主に各集団の荷主の理解を深めることを目的に、事前説明のための個別訪問を行うこととする。

②個別事業場に対する調査、指導等

アドバイザーは、検討会を構成する全ての事業場を第1回と第2回の検討会の間に1回、第2回と第3回の検討会の間に1回の計2回訪問する。なお、訪問の際は下記（i）及び（ii）に従って指導・助言を行う。

- (i) 1回目の事業場訪問では、自動車運転者の労働時間の実態、荷主が元請運送事業者に対して行っている発注方法又は元請運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法が自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を把握するとともに、労働基準法や改善基準告示に関する指導・助言

を行う。

また、荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者に配付した上記（４）のチェックリストを回収する。

- （ii）２回目の事業場訪問では、第１回・第２回検討会で検討された改善策の実施状況の確認、具体的な実施方法の指導・助言を行う。
- （iii）その他必要と認められる場合には、具体的な実施方法の指導・助言等必要な支援を行うこと。
- （iv）チーフアドバイザーは、アドバイザーの個別事業場への１回目及び２回目の訪問後、アドバイザーと協力の上、チェックリストの分析結果と併せて、実情の分析、長時間労働の原因や抑制の阻害要因の分析、今後の指導方針等について検討し、具体的な実施方法の指導・助言等必要な支援を行う。

（７）事業目標の検証に向けたアンケートの実施

- （i）本事業終了時に、本検討会に参加した事業場に対し、本事業が労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考になったかどうかを確認するために、チーフアドバイザーがアンケート（荷主企業用、元請運送事業者用、実運送事業者用）を作成し、第３回検討会において検討会に参加する全事業場に配付・回収し、アドバイザーと協力の上その結果を分析する。
- （ii）アンケートの集計・分析結果については、検討会ごとに取りまとめ、結果を検討会に参加する全事業場に送付する。

（８）報告書の作成

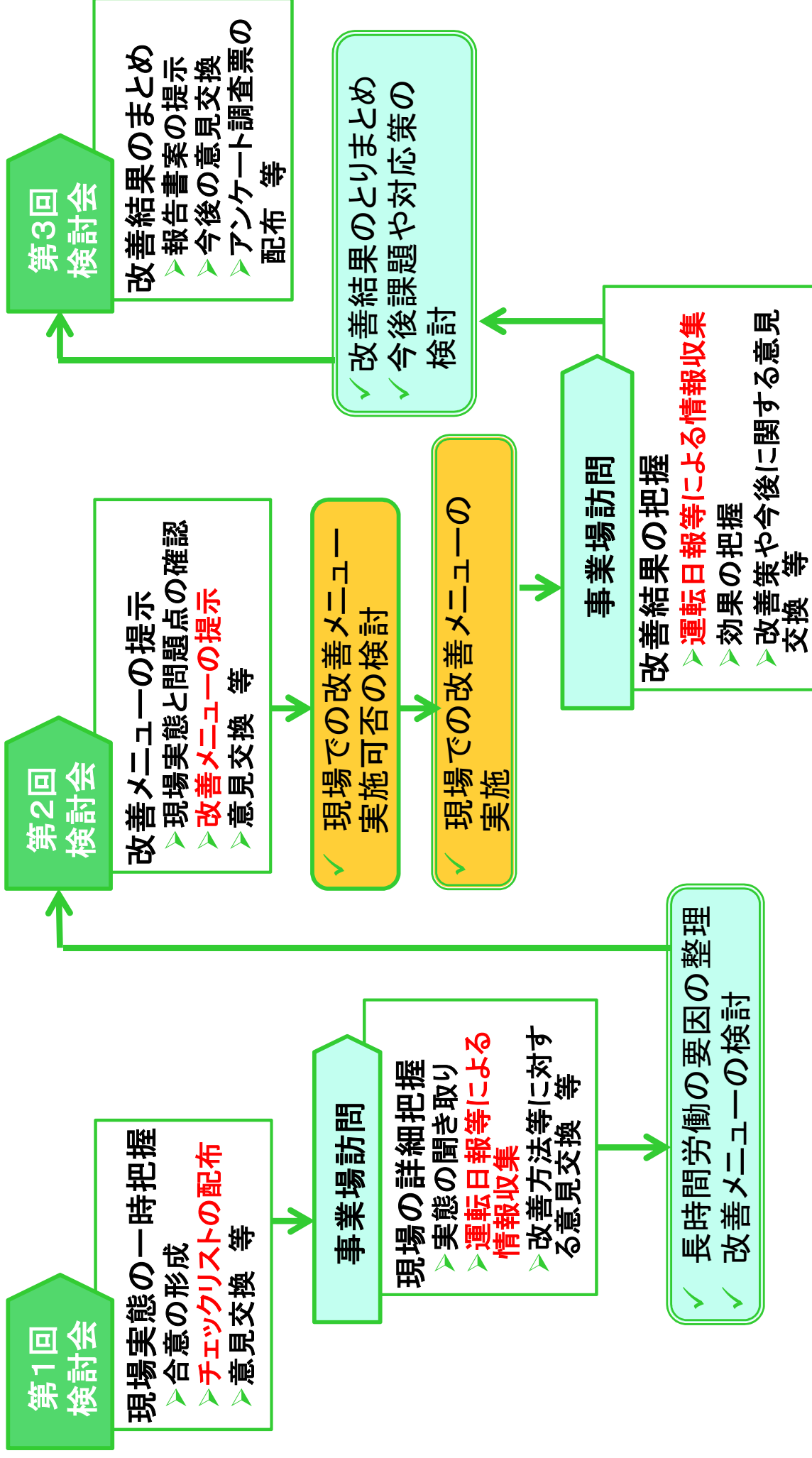
上記（１）から（７）までの実施状況について具体的に記述した報告書を作成する。なお、この報告書には、検討会、個別指導及びチェックリストなどを通じて収集した改善策の取組事例及びアンケートの集計・分析結果を盛り込むものとする。

3 スケジュール

作業項目	年月	平成 28 年									平成 29 年		
		4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
チーフアドバイザー													
①年間スケジュール作成													
②チェックリスト作成													
③打合せ会議		○					○				○		
④検討会（1 回目）			○										
⑤アドバイザーと協議・相談													
⑥個別訪問の分析（1 回目）													
⑦検討会（2 回目）								○					
⑧個別訪問の分析（2 回目）													
⑨アンケートの作成													
⑩検討会（3 回目）												○	
⑪報告書等作成													
アドバイザー													
①打合せ会議		○					○				○		
②検討会（1 回目）			○										
③チーフアドバイザーと協議・相談													
④個別訪問（1 回目）													
⑤検討会（2 回目）								○					
⑥個別訪問（2 回目）													
⑦検討会（3 回目）												○	
事務局													
①打合せ会議・検討会の案内通知 作成・発送													
②打合せ会議・検討会の資料作成													
③チェックリスト年間スケジュール 作成補助													
④打合せ会議調整													
⑤打合せ会議出席		○					○				○		
⑥検討会（1 回目）の日程調整・ 資料作成													
⑦検討会（1 回目）			○										
⑧チェックリストの発送													
⑨個別訪問日程調整（1 回目）													
⑩チェックリストの取りまとめ													
⑪個別訪問の中間分析補助													
⑫検討会（2 回目）の日程調整・ 資料作成													
⑬検討会（2 回目）								○					
⑭個別訪問日程調整（2 回目）													
⑮個別訪問の分析補助													
⑯検討会（3 回目）の日程調整・ 資料作成													
⑰検討会（3 回目）												○	
⑱報告書等作成の補助													

パイロット事業の進め方とスケジュール

7月 8月 9月 10月 11月 12月 1月 2月 3月



トラック運転者の労働条件に関する自己診断チェックリスト

問 1. 貴事業場名・ご担当者について

貴事業場名		
ご担当者	氏名	部署名 役職名 ご連絡先

問 2. 貴事業場では、委託先運送事業者のトラック運転者の過重労働防止等労働条件の改善について、どのようにお考えですか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 自社（発荷主）が主体となって解決すべき問題である。
2. 配送先（着荷主）が主体となって解決すべき問題である。
3. 運送事業者が主体となって解決すべき問題である。
4. 自社（発荷主）と配送先（着荷主）が一体となって解決すべき問題である。
5. 自社（発荷主）と運送事業者が一体となって解決すべき問題である。
6. 配送先（着荷主）と運送事業者が一体となって解決すべき問題である。
7. 現状でよい。

問 3. 貴事業場では、委託先運送事業者のトラック運転者の過重労働防止等労働条件の改善のために、取組みを行ったことがありますか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 取組みを定期的に行っている。
2. 取組みを過去に行った。
3. 取組みを行ったことはない。

問 4. 問 3. で『1』または『2』に○とお答えの場合、具体的にどのような取組みを行ったかお答えください。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 元請運送事業者と協議を行った。
2. 実運送事業者と協議を行った。
3. 元請運送事業者、実運送事業者と協議を行った。
4. 販売先（着荷主）と協議を行った。
5. その他

（具体的に

問 5. 貴事業場では、トラック運転者の過重労働防止等労働条件の改善のために、委託先運送事業者から申し入れを受けたことがありますか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。また、申し入れ内容をご記入ください。

1. 元請運送事業者から申し入れを受けた。
2. 実運送事業者から申し入れを受けた。
3. 元請運送事業者、実運送事業者双方から申し入れを受けた。
4. 申し入れを受けたことはない。

（申し入れの具体的内容

（例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など）

問6. トラック運転者は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」。）を遵守する必要があります。貴事業場では、「改善基準告示」の内容をご存知ですか。該当する番号の1つに○印を付けて下さい。

1. 改善基準告示の詳しい内容を知っている。
2. 改善基準告示のおおよその内容は知っている。
3. 改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない。
4. 改善基準告示の存在も内容も知らない。

問7. 問6で『1』または『2』とお答えになった方は、下記の「改善基準告示」の内容について、該当する番号の1つに○印を付けて下さい。

問6. で『3』または『4』とお答えになった方は問7. はご回答いただかなくて結構ですが、下記の「改善基準告示の内容」をお読み下さい。

改善基準告示の内容		知っている	知らない
1 か月の拘束時間について	自動車運転者の1 か月の拘束時間は 293 時間以内。又は、これを延長する場合、書面による労使協定を締結し、293 時間を超える月は1 年のうち6 か月までとし、1 年間の拘束時間が 3,516 時間を超えない範囲内で、1 か月の拘束時間を 320 時間以内とする。	1	2
1 日の拘束時間について	自動車運転者の1 日（始業時刻から起算して 24 時間をいう。）の拘束時間は 13 時間以内とし、これを延長する場合であっても16 時間以内とする。	1	2
1 日の拘束時間（1 3 時間）の延長の回数について	自動車運転者の1 日の拘束時間（1 3 時間）を延長する場合、1 5 時間を超える回数は1 週間につき2 回以内とする。	1	2
休息期間について	自動車運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間（使用者の拘束を受けない期間をいう）を、継続8 時間以上与える。	1	2
分割休息期間について	自動車運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間を分割して与える場合、1 日において1 回当たり継続4 時間以上、合計1 0 時間以上与える。	1	2
1 日の運転時間について	自動車運転者の1 日の運転時間は、2 日（始業時刻から起算して 4 8 時間をいう）を平均して1 日当たり9 時間以内とする。	1	2
1 週間の運転時間について	自動車運転者の2 週間を平均した1 週間当たりの運転時間は 4 4 時間以内とする。	1	2
連続運転時間について	自動車運転者の連続運転時間を、4 時間以内とする。 運転の中断は、①連続した 3 0 分以上とする、②1 回が連続1 0 分以上で、かつ、合計が 3 0 分以上となるように分割する、のいずれでも構わない。	1	2

問 8. 本事業の対象とする委託先の運送事業者のトラック運転者は、「改善基準告示」を遵守できていると思いますか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 全て守れていると思う。
2. 概ね守れていると思う。
3. 守れていない項目があると思う。
4. あまり守られていないと思う。
5. 知らない・わからない。

問 9. 問 8. で『3』または『4』に○とお答えの場合、守れない要因はどこにあるとお考えですか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 運送事業者側で荷主からのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない。
2. ドライバーが指示通りに運行しない。
3. 運送事業者側の労働時間管理が正確ではない。
4. ドライバーの運転日報への記入が不正確である。
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい。
6. 発荷主先で手待ち時間が発生する。
7. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する。
8. その他

（具体的に

）

問 10. トラック運転者の労働時間や拘束時間が長くなることによって、運送コストへの影響はどのようにお考えですか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 全く影響はない。
2. 多少は影響がある。
3. 大いに影響がある。
4. わからない。

問 11. 問 10. で、『2』または『3』に○とお答えの場合、そのコストは誰が負担していますか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 発荷主である当社が負担している。
2. 販売先（着荷主）への価格に反映させている（販売先で負担している）。
3. 発荷主である当社と運送事業者の双方で負担している。
4. 販売先（着荷主）と運送事業者の双方で負担している。
5. 運送事業者が負担している。
6. わからない
7. その他

（具体的に

）

問 1 2. 貴事業場では、「荷主勧告制度（※）」の内容をご存知ですか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

※「荷主勧告制度」とは、トラック運送事業者が行った過積載運行等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度。荷主名及び事案の概要が公表されるものです。

1. 詳しい内容を知っている。
2. おおよその内容を知っている。
3. 存在は知っているが、内容までは知らない。
4. 存在も内容も知らない。

問 1 3. 貴事業場では、本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当していますか。項目毎に該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

荷役作業の内容	自社（発荷主） が担当	運送事業者 が担当	販売先（着荷主） が担当
積み込み	1	2	3
荷卸し	1	2	3
その他付帯作業（棚入れ、商品仕分け、 検品等、下欄に具体的にご記入下さい）	—	—	—
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3

問 1 4. 問 1 3. で、『2』に○とお答えの場合、その作業依頼状況について、項目毎に該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

荷役作業の内容	契約を書面化 している	口頭で依頼 している	事前連絡なく その場で依頼 している
積み込み	1	2	3
荷卸し	1	2	3
その他付帯作業（棚入れ、商品仕分け、 検品等、下欄に具体的にご記入下さい）	—	—	—
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3

問１５．これまでにトラック運転者の労働時間の短縮化に向けて工夫、配慮をされたことはあるでしょうか。また、短縮化に向けて、お気づきの点やお考え、ご意見等ございましたら、何なりとご自由にご記入下さい。

問１６．本事業の対象とする委託先の運送事業者のトラック運転者の労働時間等について、お気づきの点やお考え、ご意見等ございましたら、何なりとご自由にご記入下さい。

◆ご協力ありがとうございました◆

トラック運転者の労働条件に関する自己診断チェックリスト

問 1. 貴事業場名・ご担当者について

貴事業場名		
ご担当者	氏名	部署名 役職名 ご連絡先

問 2. 貴事業場では、貴事業場に配送している運送事業者のトラック運転者の過重労働防止等労働条件の改善について、どのようにお考えですか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 仕入元（発荷主）が主体となって解決すべき問題である。
2. 自社（着荷主）が主体となって解決すべき問題である。
3. 運送事業者が主体となって解決すべき問題である。
4. 仕入元（発荷主）と自社（着荷主）が一体となって解決すべき問題である。
5. 仕入元（発荷主）と運送事業者が一体となって解決すべき問題である。
6. 自社（着荷主）と運送事業者が一体となって解決すべき問題である。
7. 現状でよい。

問 3. 貴事業場では、貴事業場に配送している運送事業者のトラック運転者の過重労働防止等労働条件の改善のために、取組みを行ったことがありますか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 取組みを定期的に行っている。
2. 取組みを過去に行った。
3. 取組みを行ったことはない。

問 4. 問 3. で『1』または『2』に○とお答えの場合、具体的にどのような取組みを行ったかお答えください。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 元請運送事業者と協議を行った。
2. 実運送事業者と協議を行った。
3. 元請運送事業者、実運送事業者と協議を行った。
4. 仕入元（発荷主）と協議を行った。
5. その他

（具体的に

問 5. 貴事業場では、トラック運転者の過重労働防止等労働条件の改善のために、貴事業場に配送している運送事業者から申し入れを受けたことがありますか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。また、申し入れ内容をご記入ください。

1. 元請運送事業者から申し入れを受けた。
2. 実運送事業者から申し入れを受けた。
3. 元請運送事業者、実運送事業者双方から申し入れを受けた。
4. 仕入元（発荷主）から申し入れを受けた。
5. 申し入れを受けたことはない。

申し入れの具体的内容

（例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など）

問 6. トラック運転者は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」。）を遵守する必要があります。貴事業場では、「改善基準告示」の内容をご存知ですか。該当する番号の 1 つに○印を付けて下さい。

1. 改善基準告示の詳しい内容を知っている。
2. 改善基準告示のおおよその内容は知っている。
3. 改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない。
4. 改善基準告示の存在も内容も知らない。

問 7. 問 6 で『1』または『2』とお答えになった方は、下記の「改善基準告示」の内容について、該当する番号の 1 つに○印を付けて下さい。

問 6. で『3』または『4』とお答えになった方は問 7. はご回答いただかなくて結構ですが、下記の「改善基準告示の内容」をお読み下さい。

改善基準告示の内容		知っている	知らない
1 か月の拘束時間について	自動車運転者の 1 か月の拘束時間は 293 時間以内。又は、これを延長する場合、書面による労使協定を締結し、293 時間を超える月は 1 年のうち 6 か月までとし、1 年間の拘束時間が 3,516 時間を超えない範囲内で、1 か月の拘束時間を 320 時間以内とする。	1	2
1 日の拘束時間について	自動車運転者の 1 日（始業時刻から起算して 24 時間をいう。）の拘束時間は 13 時間以内とし、これを延長する場合であっても 16 時間以内とする。	1	2
1 日の拘束時間（13 時間）の延長の回数について	自動車運転者の 1 日の拘束時間（13 時間）を延長する場合、15 時間を超える回数は 1 週間につき 2 回以内とする。	1	2
休息期間について	自動車運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間（使用者の拘束を受けない期間をいう）を、継続 8 時間以上与える。	1	2
分割休息期間について	自動車運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間を分割して与える場合、1 日において 1 回当たり継続 4 時間以上、合計 10 時間以上与える。	1	2
1 日の運転時間について	自動車運転者の 1 日の運転時間は、2 日（始業時刻から起算して 48 時間をいう）を平均して 1 日当たり 9 時間以内とする。	1	2
1 週間の運転時間について	自動車運転者の 2 週間を平均した 1 週間当たりの運転時間は 44 時間以内とする。	1	2
連続運転時間について	自動車運転者の連続運転時間を、4 時間以内とする。 運転の中断は、①連続した 30 分以上とする、② 1 回が連続 10 分以上で、かつ、合計が 30 分以上となるように分割する、のいずれでも構わない。	1	2

問 8. 本事業の対象とする委託元の運送事業者のトラック運転者は、「改善基準告示」を遵守できていると思いますか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 全て守れていると思う。
2. 概ね守れていると思う。
3. 守れていない項目があると思う。
4. あまり守られていないと思う。
5. 知らない・わからない。

問 9. 問 8. で『3』または『4』に○とお答えの場合、守れない要因はどこにあるとお考えですか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 運送事業者側で荷主からのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない。
2. ドライバーが指示通りに運行しない。
3. 運送事業者側の労働時間管理が正確ではない。
4. ドライバーの運転日報への記入が不正確である。
5. 仕入元（発荷主）からの発注等オーダーが厳しい。
6. 仕入元（発荷主）先で手待ち時間が発生する。
7. 自社（着荷主）で手待ち時間が発生する。
8. その他

（具体的に

）

問 10. トラック運転者の労働時間や拘束時間が長くなることによって、運送コストへの影響はどのようにお考えですか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 全く影響はない。
2. 多少は影響がある。
3. 大いに影響がある。
4. わからない。

問 11. 問 10. で、『2』または『3』に○とお答えの場合、そのコストは誰が負担していますか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 着荷主である当社が負担している。
2. 発荷主である仕入元が負担している。
3. 着荷主である当社と運送事業者の双方で負担している。
4. 発荷主である仕入元がと運送事業者の双方で負担している。
5. 運送事業者が負担している。
6. わからない
7. その他

（具体的に

）

問 1 2. 貴事業場では、「荷主勧告制度（※）」の内容をご存知ですか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

※「荷主勧告制度」とは、トラック運送事業者が行った過積載運行等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度。荷主名及び事案の概要が公表されるものです。

1. 詳しい内容を知っている。
2. おおよその内容を知っている。
3. 存在は知っているが、内容までは知らない。
4. 存在も内容も知らない。

問 1 3. 貴事業場では、本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当していますか。項目毎に該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

荷役作業の内容	仕入元（発荷主） が担当	運送事業者 が担当	自社（着荷主） が担当
積み込み	1	2	3
荷卸し	1	2	3
その他付帯作業（棚入れ、商品仕分け、 検品等、下欄に具体的にご記入下さい）	—	—	—
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3

問 1 4. 問 1 3. で、『2』に○とお答えの場合、その作業依頼状況について、項目毎に該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

荷役作業の内容	契約を書面化 している	口頭で依頼 している	事前連絡なく その場で依頼 している
積み込み	1	2	3
荷卸し	1	2	3
その他付帯作業（棚入れ、商品仕分け、 検品等、下欄に具体的にご記入下さい）	—	—	—
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3

問１５．これまでにトラック運転者の労働時間の短縮化に向けて工夫、配慮をされたことはあるでしょうか。また、短縮化に向けて、お気づきの点やお考え、ご意見等ございましたら、何なりとご自由にご記入下さい。

問１６．本事業の対象とする委託元の運送事業者のトラック運転者の労働時間等について、お気づきの点やお考え、ご意見等ございましたら、何なりとご自由にご記入下さい。

◆ご協力ありがとうございました◆

トラック運転者の労働条件に関する自己診断チェックリスト

1. 貴事業場の概要について

貴事業場名					
ご担当者	氏名	部署名	役職名	ご連絡先	
貴事業場の労働者数	人（うちトラック運転者数 人）				
貴事業場の保有車両数	大型	台、中型	台、小型	台、その他	台

2. 労働時間管理について

貴事業場では、トラック運転者の労働時間管理は、どのような方法で行っていますか。該当する番号に○印をつけて下さい。

1. 全ての車両にデジタルタコグラフを装着して管理している。
2. 大型車等タコグラフの装着義務付け車両にはデジタルタコグラフを装着して管理し、それ以外は、運転日報で管理している。
3. 大型車等タコグラフの装着義務付け車両でもデジタルタコグラフは一部の装着で、運転日報で管理している。
4. デジタルタコグラフは装着しておらず、全て運転日報で管理している。
5. その他（具体的に

3. 運送事業者は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示。」）を遵守する必要があります。

以下では、貴事業所のトラック運転者について「過去1年間の状況」を自己診断し、該当する番号に○印をつけて下さい。

（1）1か月の拘束時間について

トラック運転者の1か月の拘束時間は293時間以内としていますか。又は、これを延長する場合、書面による労使協定を締結し、293時間を超える月は1年のうち6か月までとし、1年間の拘束時間が3,516時間を超えない範囲内で、1か月の拘束時間を320時間以内としていますか。

書面による労使協定を締結していない		書面による労使協定を締結し、1か月の拘束時間（293時間）を延長している			
1か月の拘束時間は293時間以内である	1か月の拘束時間が293時間を超える場合がある	1か月の拘束時間は320時間以内で、延長した月が1年のうち6か月以下であり、1年間の拘束時間は3,516時間以内である	1か月の拘束時間が320時間を超える場合がある	延長した月が、1年のうち6か月を超える場合がある	1年間の拘束時間が3,516時間を超える場合がある
1	2	3	4	5	6

※2、4、5、6については改善が必要です。

(2) 1日の拘束時間について

トラック運転者の1日(始業時刻から起算して24時間をいう。)の拘束時間は13時間以内とし、これを延長する場合であっても16時間以内としていますか。

1日の拘束時間は13時間以内である	1日の拘束時間は13時間を超える場合があるが、16時間以内である	1日の拘束時間が16時間を超える場合がある
1	2	3

※3については改善が必要です。

(3) 1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について

トラック運転者の1日の拘束時間(13時間)を延長する場合、15時間を超える回数は1週間につき2回以内としていますか。

1週間につき2回以内である	1週間につき2回を超える場合がある
1	2

※2については改善が必要です。

(4) 休息期間について

トラック運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間(使用者の拘束を受けない期間をいう)を、継続8時間以上与えていますか。

休息期間は継続8時間以上である	休息期間が継続8時間未満の場合がある
1	2

※2については改善が必要です。

(5) 分割休息期間について

トラック運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間を分割して与える場合、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上与えていますか。

業務の必要上、勤務の終了後に継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、2か月程度の期間を限度に、一定期間(原則として2週間から4週間程度)における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。分割された休息期間は、1日(始業時刻から起算して24時間をいう)において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければなりません。

分割休息を採用していない	分割休息は継続4時間以上、合計10時間以上である	分割休息が継続4時間未満または合計10時間未満の場合がある
1	2	3

※3については改善が必要です。

(6) 1日の運転時間について

トラック運転者の1日の運転時間は、2日(始業時刻から起算して48時間をいう)を平均して1日当たり9時間以内としていますか。

1日の運転時間は9時間以内である	1日の運転時間が9時間を超える場合がある
1	2

※2については改善が必要です。

【参考】改善基準告示に違反するか否かの判断方法は、下記の2つの式に当てはめた場合に、そのいずれも9時間を超える場合に違反となります。

$$\frac{(\text{特定日の前日の運転時間})+(\text{特定日の運転時間})}{2}, \frac{(\text{特定日の運転時間})+(\text{特定日の翌日の運転時間})}{2}$$

(7) 1週間の運転時間について

トラック運転者の2週間を平均した1週間当たりの運転時間は44時間以内としていますか。

1週間の運転時間は44時間以内である	1週間の運転時間が44時間を超える場合がある
1	2

※2については改善が必要です。

(8) 連続運転時間について

トラック運転者の連続運転時間を、4時間以内としていますか。

連続運転時間は4時間が限度です。運転の中断は、①連続した30分以上とする、②1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上となるように分割する、のいずれでも構いません。

連続運転時間は4時間以内である	運転開始後4時間以内に運転の中断があるが、その合計時間が30分未満の場合がある	連続運転時間が4時間を超えており、4時間以内に運転の中断時間はない場合がある
1	2	3

※2、3については改善が必要です。

※上記の設問で、改善基準告示が『遵守できていない状況がある』場合は次の4. にお答え下さい。
※上記の設問で、改善基準告示が『遵守できていない状況がない』場合は13ページの10. にお答え下さい。

4. 前の3. で、改善基準告示が『遵守できていない状況がある』現場で、遵守できない要因はどこにあるとお考えですか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 発荷主からのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない。
2. ドライバーが指示通りに運行しない。
3. 労働時間管理が正確ではない。
4. 運転日報への記入が不正確である。
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい。
6. 発荷主先で手待ち時間が発生する。
7. 配送先(着荷主)で手待ち時間が発生する。
8. その他

（具体的に

5. 前の3. で、改善基準告示が『遵守できていない状況がある』現場は、今回の改善事業の対象となる荷主の業務の影響がありますか。該当する番号に○印をつけて下さい。

1か月の拘束時間について	1. 影響がある	2. 影響はない
1日の拘束時間について	1. 影響がある	2. 影響はない
1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について	1. 影響がある	2. 影響はない
休息期間について	1. 影響がある	2. 影響はない
分割休息期間について	1. 影響がある	2. 影響はない
1日の運転時間について	1. 影響がある	2. 影響はない
1週間の運転時間について	1. 影響がある	2. 影響はない
連続運転時間について	1. 影響がある	2. 影響はない

6. 今回の改善事業の対象となる荷主に従事するトラック運転者の労働時間等の実態を、それぞれチェックして下さい。

具体的には、平成28年6月分の実績から、各労働時間の項目が「最も長い運転者」及び「平均的な運転者」について該当する数値をそれぞれ記入して下さい。なお、「最も長い運転者」については、その運転者の勤務体系を、下表の選択肢から選び、番号を記入して下さい。

※休息期間のみ、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。

労働時間の項目	最も長い運転者		平均的な運転者	
	具体的な時間	勤務体系	具体的な時間	勤務体系
1か月の拘束時間	時間		時間	
1日の拘束時間	時間		時間	
休息期間	※ 時間 ここだけは、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。		時間	
1日の運転時間	時間		時間	
1週間の運転時間	時間		時間	
連続運転時間	時間		時間	
1日の手待ち時間	時間		時間	
1か月の総労働時間	時間		時間	
1か月の時間外労働時間	時間		時間	

勤務体系の選択肢

↑

1. 長距離貨物輸送を担当
2. 日帰り貨物輸送を担当
3. 長距離及び日帰りの両方を担当

7. 今回の改善事業の対象となる荷主に従事するトラック運転者の労働時間について、何か問題が生じていますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。
2. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない。
3. 発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない。
4. 発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短すぎる。
5. 配送先（着荷主）の庭先での荷役に時間がかかる。
6. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する。
7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している。
8. その他

具体的に

※上記の設問で○印をつけた項目についてのみ、次の設問でそれぞれ具体的な状況を記入して下さい。

8. 前の7. での問題について、具体的に、どこで、どのような頻度で、どの程度の時間発生しているか、何が原因で発生するかについて、「現在わかる範囲で」具体的な状況を記入して下さい。
※前の7. で○印をつけていただいた影響についてのみご回答いただければ結構です。

【1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。】

①手待ち時間は、「どこで」発生していますか。

(例えば、工場の出荷窓口、倉庫や物流センターの出荷窓口 等々)

②手待ち時間は、それぞれの発生場所で「どのような頻度で」発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に○回程度、月に○回程度 等々)

③手待ち時間は、それぞれの発生場所で「どの程度の時間」、発生していますか。

(例えば、工場の出荷窓口で毎回○分程度 等々)

④手待ち時間は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

(例えば、積込みの車両が滞留しているため、順番待ちが発生するため 等々)

【2. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない。】

①配車指示の遅れは、どこからのものですか。

(例えば、荷主の工場の出荷担当者、荷主の物流業務の担当者 等々)

②配車指示の遅れは、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に○回程度、月に○回程度 等々)

③配車指示の遅れは、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

(例えば、工場の出荷窓口で毎回○分程度 等々)

④配車指示の遅れは、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

(例えば、製品の完成の遅れ、出荷作業の遅れ、連絡の遅れ 等々)

【3. 発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない。】

①突発的な配車指示は、どこからのものですか。

(例えば、荷主の工場の出荷担当者、荷主の物流業務の担当者 等々)

②突発的な配車指示は、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に○回程度、月に○回程度 等々)

③突発的な配車指示は、それぞれの発生場所でどのように発生していますか。

(例えば、急な行き先の変更、出荷の停止、緊急出荷、貨物量の増加、貨物量の減少 等々)

④突発的な配車指示は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

(例えば、販売先からの要請で、荷主の社内の事情で 等々)

【4. 発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短すぎる。】

①短すぎるリードタイムは、どこへのものですか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）で、配送先の店舗（具体的に〇〇）で 等々）

②短すぎるリードタイムは、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

（例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々）

③短すぎるリードタイムは、それぞれの発生場所でどのように発生していますか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）まで片道△△k mが□□時間で 等々）

④短すぎるリードタイムは、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

（例えば、配送先への到着時間厳守のため、途中の渋滞等による時間を考慮していないため 等々）

【5. 配送先（着荷主）の庭先での荷役に時間がかかる。】

①荷役に時間がかかる配送先は、どこですか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）で、配送先の店舗（具体的に〇〇）で 等々）

②配送先の荷役に時間がかかる場合、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

（例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々）

③配送先の荷役に時間がかかる場合、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

（例えば、配送先の物流センターで毎回〇分程度 等々）

④配送先の荷役に時間がかかる場合、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

（例えば、手卸しのため、フォークリフトの台数が少ないため、運送会社が棚への積みつけまで行うため 等々）

【6. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する。】

①手待ち時間は、どこで発生していますか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）で、配送先の店舗（具体的に〇〇）で 等々）

②手待ち時間は、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

（例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々）

③手待ち時間は、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

（例えば、配送先の物流センターで毎回〇分程度 等々）

④手待ち時間は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

（例えば、積込みの車両が滞留しているため、順番待ちが発生するため 等々）

【7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している。】

①一般道路の走行により時間を要している運行ルートはどこへのものですか。

(例えば、配送先の物流センター(具体的に〇〇)まで、配送先の店舗((具体的に〇〇)まで 等々)

②その運行ルートの輸送は、それぞれどのような頻度で発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々)

③一般道路を利用することにより、どの程度、運行時間が余分にかかっていますか。

(例えば、配送先の物流センター(具体的に〇〇)まで片道△△k mが□□時間で 等々)

④高速道路を利用せず、一般道路を利用しているのは、どのような原因からですか。

(例えば、高速道路料金を収受できないため、自社内のコスト削減のため 等々)

【8. その他】

①その影響は、どこで発生していますか。

②その影響は、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

③その影響は、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

④その影響は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

9. 前の7. で生じている問題について、荷主企業にどのような協力を仰げば、改善基準告示を遵守でき、労働時間が改善できるとお考えですか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 発荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減
2. 着荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減
3. 発荷主・着荷主での商慣行の改善 (具体的に)
4. 発注時刻の厳守・見直し
5. 出荷時刻の厳守・見直し
6. 発荷主での荷役作業の削減・解放
7. 配送先 (着荷主) での荷役作業の削減・解放
8. 配送先 (着荷主) への配達指定時刻の延長・柔軟化
9. 配送先 (着荷主) での手待ち時間の削減への口添え
10. 発荷主での物流施設の拡充・整備
11. 配送先 (着荷主) での物流施設の拡充・整備
12. その他 (具体的に)

10. トラック運転者の労働時間や拘束時間が長くなることによって、運送コストへの影響はどのようなお考えですか。該当する番号の1つに○印をつけて下さい。

1. 全く影響はない。
2. 多少は影響がある。
3. 大いに影響がある。
4. わからない。

11. 前の10. で、「2」または「3」に○とお答えの場合、そのコストは誰が負担していますか。該当する番号の1つに○印をつけて下さい。

1. 荷主企業が負担している。
2. 荷主企業と運送事業者 (当社) の双方で負担している。
3. 運送事業者 (当社) が負担している。
4. わからない
5. その他 (具体的に)

12. 前の11. で、「2」または「3」に○とお答えの場合、そのコストはどのような形で負担していますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 会社の利益を少なくする。
2. 労働者の賃金水準を下げる。
3. 経営の効率化を図る。
4. その他 (具体的に)

13. 貴事業場では、本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当していますか。項目毎に該当する番号の1つに○印をつけて下さい。

荷役作業の内容	発荷主が担当	運送事業者が担当	配送先（着荷主）が担当
積み込み	1	2	3
荷卸し	1	2	3
その他付帯作業（棚入れ、商品仕分け、検品等、下欄に具体的にご記入下さい）	—	—	—
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3

14. 前の13. で、「2」に○とお答えの場合、その作業依頼状況について、項目毎に該当する番号の1つに○印をつけて下さい。

荷役作業の内容	契約を书面化している	口頭で依頼されている	事前連絡なくその場で依頼されている
積み込み	1	2	3
荷卸し	1	2	3
その他付帯作業（棚入れ、商品仕分け、検品等、下欄に具体的にご記入下さい）	—	—	—
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3

15. その他、改善基準告示の遵守に向けて、自社で必要な（取り組み可能な）取り組みがございましたら、お考えをお聞かせ下さい。

16. 改善基準告示が『遵守できている』現場でも、トラック運転者の労働時間をもっと短くしたい事例はありますか。また、改善基準告示を遵守するために工夫している取組みなどがありますか。ある場合には、具体的にお聞かせ下さい。

◆ご協力ありがとうございました◆

トラック運転者の労働条件に関する自己診断チェックリスト

問 1. 貴事業場の概要について

貴事業場名					
ご担当者	氏名	部署	役職	連絡先	
貴事業場の労働者数	人（うちトラック運転者数 人）				
貴事業場の保有車両数	大型	台、中型	台、小型	台、その他	台

問 2. 労働時間管理について

貴事業場では、トラック運転者の労働時間管理は、どのような方法で行っていますか。該当する番号に○印をつけて下さい。

1. 全ての車両にデジタルタコグラフを装着して管理している。
2. 大型車等タコグラフの装着義務付け車両にはデジタルタコグラフを装着して管理し、それ以外は、運転日報で管理している。
3. 大型車等タコグラフの装着義務付け車両でもデジタルタコグラフは一部の装着で、運転日報で管理している。
4. デジタルタコグラフは装着しておらず、全て運転日報で管理している。
5. その他（具体的に

問 3. 運送事業者は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」。）を遵守する必要があります。

以下では、貴事業場のトラック運転者について「過去 1 年間の状況」を自己診断し、該当する番号に○印をつけて下さい。

（1）1 か月の拘束時間について

トラック運転者の 1 か月の拘束時間は 293 時間以内としていますか。又は、これを延長する場合、書面による労使協定を締結し、293 時間を超える月は 1 年のうち 6 か月までとし、1 年間の拘束時間が 3,516 時間を超えない範囲内で、1 か月の拘束時間を 320 時間以内としていますか。

書面による労使協定を締結していない		書面による労使協定を締結し、1 か月の拘束時間（293 時間）を延長している			
1 か月の拘束時間は 293 時間以内である	1 か月の拘束時間が 293 時間を超える場合がある	1 か月の拘束時間は 320 時間以内で、延長した月が 1 年のうち 6 か月以下であり、1 年間の拘束時間は 3,516 時間以内である	1 か月の拘束時間が 320 時間を超える場合がある	延長した月が、1 年のうち 6 か月を超えている	1 年間の拘束時間が 3,516 時間を超えている
1	2	3	4	5	6

※ 2、4、5、6 については改善が必要です。

(2) 1日の拘束時間について

トラック運転者の1日(始業時刻から起算して24時間をいう。)の拘束時間は13時間以内とし、これを延長する場合であっても16時間以内としていますか。

1日の拘束時間は13時間以内である	1日の拘束時間は13時間を超える場合があるが、16時間以内である	1日の拘束時間が16時間を超える場合がある
1	2	3

※3については改善が必要です。

(3) 1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について

トラック運転者の1日の拘束時間(13時間)を延長する場合、15時間を超える回数は1週間につき2回以内としていますか。

※(2)で「2」または「3」に○印をつけていただいた方のみご回答下さい。

1週間につき2回以内である	1週間につき2回を超える場合がある
1	2

※2については改善が必要です。

(4) 休息期間について

トラック運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間(使用者の拘束を受けない期間をいう)を、継続8時間以上与えていますか。

休息期間は継続8時間以上である	休息期間が継続8時間未満の場合がある
1	2

※2については改善が必要です。

(5) 分割休息期間について

トラック運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間を分割して与える場合、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上与えていますか。

業務の必要上、勤務の終了後に継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、一定期間(原則として2週間から4週間程度、やむを得ない場合でも2か月程度の期間を限度)における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。分割された休息期間は、1日(始業時刻から起算して24時間をいう)において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければなりません。

分割休息を採用していない	分割休息は1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上である	分割休息が1回当たり継続4時間未満または合計10時間未満の場合がある
1	2	3

※3については改善が必要です。

(6) 1日の運転時間について

トラック運転者の1日の運転時間は、2日(始業時刻から起算して48時間をいう)を平均して1日当たり9時間以内としていますか。

1日の運転時間は9時間以内である	1日の運転時間が9時間を超える場合がある
1	2

※2については改善が必要です。

【参考】改善基準告示に違反するか否かの判断方法は、下記の2つの式に当てはめた場合に、そのいずれも9時間を超える場合には改善が必要です。

$$\frac{(\text{特定日の前日の運転時間}) + (\text{特定日の運転時間})}{2}, \frac{(\text{特定日の運転時間}) + (\text{特定日の翌日の運転時間})}{2}$$

(7) 1週間の運転時間について

トラック運転者の2週間を平均した1週間当たりの運転時間は44時間以内としていますか。

1週間の運転時間は44時間以内である	1週間の運転時間が44時間を超える場合がある
1	2

※2については改善が必要です。

(8) 連続運転時間について

トラック運転者の連続運転時間を、4時間以内としていますか。

連続運転時間は4時間が限度です。運転の中断は、①連続した30分以上とする、②1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上となるように分割する、のいずれでも構いません。

連続運転時間は4時間以内である	運転の中断はあるが、その合計時間が30分未満の場合であり連続運転時間が4時間を超えている	運転の中断時間なしに連続運転時間が4時間を超えている場合がある
1	2	3

※2、3については改善が必要です。

※上記の問3で、改善が必要な項目があった場合は次の問4. にお答え下さい。

※上記の問3で、改善が必要な項目がなかった場合は13ページの問10. 以降の問にお答え下さい。

問4. 問3. で、改善が必要な項目があった現場で、その要因はどこにあるとお考えですか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 発荷主からのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない。
2. ドライバーが指示通りに運行しない。
3. 労働時間管理が正確ではない。
4. 運転日報への記入が不正確である。
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい。
6. 発荷主先で手待ち時間が発生する。
7. 配送先(着荷主)で手待ち時間が発生する。
8. その他

具体的に

問5. 問3. で、改善が必要な項目があった現場は、今回の改善事業の対象となる荷主グループ(真の荷主企業および元請け運送事業者)の業務の影響がありますか。該当する番号に○印をつけて下さい。

1か月の拘束時間について	1. 影響がある	2. 影響はない
1日の拘束時間について	1. 影響がある	2. 影響はない
1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について	1. 影響がある	2. 影響はない
休息期間について	1. 影響がある	2. 影響はない
分割休息期間について	1. 影響がある	2. 影響はない
1日の運転時間について	1. 影響がある	2. 影響はない
1週間の運転時間について	1. 影響がある	2. 影響はない
連続運転時間について	1. 影響がある	2. 影響はない

問 6. 今回の改善事業の対象となる荷主グループの業務に従事するトラック運転者の労働時間等の実態を、それぞれチェックして下さい。

具体的には、平成28年6月分の実績から、各労働時間の項目が「最も長い運転者」及び「平均的な運転者」について該当する数値をそれぞれ記入して下さい。なお、「その運転者の勤務体系を、下表の選択肢から選び、番号を記入して下さい。

※休息期間のみ、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。

労働時間の項目	最も長い運転者		平均的な運転者	
	具体的な時間	勤務体系	具体的な時間	勤務体系
1 か月の拘束時間	時間		時間	
1 日の拘束時間	時間		時間	
休息期間	※ ここだけは、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。		時間	
1 日の運転時間	時間		時間	
1 週間の運転時間	時間		時間	
連続運転時間	時間		時間	
1 日の手待ち時間	時間		時間	
1 か月の総労働時間	時間		時間	
1 か月の時間外労働時間	時間		時間	

勤務体系の選択肢	1. 長距離貨物輸送を担当 2. 日帰り貨物輸送を担当 3. 長距離及び日帰りの両方を担当
----------	---

問 7. 今回の改善事業の対象となる荷主グループの業務に従事するトラック運転者の労働時間について、何か問題が生じていますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。
2. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない。
3. 発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない。
4. 発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短すぎる。
5. 配送先（着荷主）の庭先での荷役に時間がかかる。
6. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する。
7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している。
8. その他

（具体的に

※上記の設問で○印をつけた項目についてのみ、次の設問でそれぞれ具体的な状況を記入して下さい。

問 8. 問 7. での問題について、具体的に、どこで、どのような頻度で、どの程度の時間発生しているか、何が原因で発生するかについて、「現在わかる範囲で」具体的な状況を記入して下さい。
※問 7. で○印をつけていただいた項目についてのみご回答いただければ結構です。

【1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。】

①手待ち時間は、「どこで」発生していますか。

(例えば、工場の出荷窓口、倉庫や物流センターの出荷窓口 等々)

②手待ち時間は、それぞれの発生場所で「どのような頻度で」発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1 週間に○回程度、月に○回程度 等々)

③手待ち時間は、それぞれの発生場所で「どの程度の時間」、発生していますか。

(例えば、工場の出荷窓口で毎回○分程度 等々)

④手待ち時間は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

(例えば、積込みの車両が滞留しているため、順番待ちが発生するため 等々)

【2. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない。】

①配車指示の遅れは、どこからのものですか。

(例えば、真の荷主の工場の出荷担当者、元請運送事業者の当該業務の担当者 等々)

②配車指示の遅れは、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に○回程度、月に○回程度 等々)

③配車指示の遅れは、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

(例えば、工場の出荷窓口で毎回○分程度 等々)

④配車指示の遅れは、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

(例えば、製品の完成の遅れ、出荷作業の遅れ、連絡の遅れ 等々)

【3. 発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない。】

①突発的な配車指示は、どこからのものですか。

(例えば、真の荷主の工場の出荷担当者、元請運送事業者の当該業務の担当者 等々)

②突発的な配車指示は、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に○回程度、月に○回程度 等々)

③突発的な配車指示は、それぞれの発生場所でどのように発生していますか。

(例えば、急な行き先の変更、出荷の停止、緊急出荷、貨物量の増加、貨物量の減少 等々)

④突発的な配車指示は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

(例えば、販売先からの要請で、荷主の社内の事情で 等々)

【4. 発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短すぎる。】

①短すぎるリードタイムは、どこへのものですか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）で、配送先の店舗（具体的に〇〇）で 等々）

②短すぎるリードタイムは、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

（例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々）

③短すぎるリードタイムは、それぞれの発生場所でどのように発生していますか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）まで片道△△k mが□□時間で 等々）

④短すぎるリードタイムは、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

（例えば、配送先への到着時間厳守のため、途中の渋滞等による時間を考慮していないため 等々）

【5. 配送先（着荷主）の庭先での荷役に時間がかかる。】

①荷役に時間がかかる配送先は、どこですか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）で、配送先の店舗（具体的に〇〇）で 等々）

②配送先の荷役に時間がかかる場合、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

（例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々）

③配送先の荷役に時間がかかる場合、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

（例えば、配送先の物流センターで毎回〇分程度 等々）

④配送先の荷役に時間がかかる場合、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

（例えば、手卸しのため、フォークリフトの台数が少ないため、運送会社が棚への積みつけまで行うため 等々）

【6. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する。】

①手待ち時間は、どこで発生していますか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）で、配送先の店舗（具体的に〇〇）で 等々）

②手待ち時間は、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

（例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々）

③手待ち時間は、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

（例えば、配送先の物流センターで毎回〇分程度 等々）

④手待ち時間は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

（例えば、積込みの車両が滞留しているため、順番待ちが発生するため 等々）

【7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している。】

①一般道路の走行により時間を要している運行ルートはどこへのものですか。

(例えば、配送先の物流センター(具体的に〇〇)まで、配送先の店舗((具体的に〇〇)まで 等々)

②その運行ルートの輸送は、それぞれどのような頻度で発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々)

③一般道路を利用することにより、どの程度、運行時間が余分にかかっていますか。

(例えば、配送先の物流センター(具体的に〇〇)まで片道△△k mが□□時間で 等々)

④高速道路を利用せず、一般道路を利用しているのは、どのような原因からですか。

(例えば、高速道路料金を収受できないため、自社内のコスト削減のため 等々)

【8. その他】

①その影響は、どこで発生していますか。

②その影響は、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

③その影響は、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

④その影響は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

**問 9. 問 7 で生じている問題について、真の荷主企業、あるいは元請の運送事業者にどのような協力を
 1 上げば、改善基準告示を遵守でき、労働時間が短縮できるとお考えですか。該当する番号全てに
 2 ○印をつけて下さい。(複数回答可)**

1. 発荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減
2. 着荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減
3. 発荷主・着荷主での商慣行の改善 (具体的に)
4. 発注時刻の厳守・見直し
5. 出荷時刻の厳守・見直し
6. 発荷主での荷役作業の削減・解放
7. 配送先 (着荷主) での荷役作業の削減・解放
8. 配送先 (着荷主) への配達指定時刻の延長・柔軟化
9. 配送先 (着荷主) での手待ち時間の削減への口添え
10. 発荷主での物流施設の拡充・整備
11. 配送先 (着荷主) での物流施設の拡充・整備
12. その他 (具体的に)

**問 10. トラック運転者の労働時間や拘束時間が長くなることによって、運送コストへの影響はどのよ
 うにお考えですか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。**

1. 全く影響はない。
2. 多少は影響がある。
3. 大いに影響がある。
4. わからない。

**問 11. 問 10. で、「2」または「3」に○とお答えの場合、そのコストは誰が負担していますか。
 該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。**

1. 荷主企業が負担している
2. 元請け運送事業者が負担している。
3. 荷主企業、元請運送事業者、実運送事業者 (当社) がそれぞれ負担している。
4. 元請運送事業者と実運送事業者 (当社) の双方が負担している。
5. 実運送事業者 (当社) が負担している。
6. わからない
7. その他 (具体的に)

**問 12. 問 11. で、「3」、「4」、「5」に○とお答えの場合、貴事業場ではそのコストをどのような
 形で負担していますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)**

1. 会社の利益を少なくする。
2. 労働者の賃金水準を下げる。
3. 経営の効率化を図る。
4. その他 (具体的に)

問 13. 貴事業場では、本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当していますか。項目毎に該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

荷役作業の内容	発荷主が担当	運送事業者が担当	配送先（着荷主）が担当
積み込み	1	2	3
荷卸し	1	2	3
その他付帯作業（棚入れ、商品仕分け、検品等、下欄に具体的にご記入下さい）	—	—	—
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3

問 14. 前の問 13. で、「2」に○とお答えの場合、その作業依頼状況について、項目毎に該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

荷役作業の内容	契約を书面化している	口頭で依頼されている	事前連絡なくその場で依頼されている
積み込み	1	2	3
荷卸し	1	2	3
その他付帯作業（棚入れ、商品仕分け、検品等、下欄に具体的にご記入下さい）	—	—	—
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3

問 15. その他、改善基準告示の遵守に向けて、自社で必要と考えられる取組みがございましたら、お考えをお聞かせ下さい。

問 16. 改善基準告示が『遵守できている』現場でも、トラック運転者の労働時間をもっと短くしたい事例はありますか。また、改善基準告示を遵守するために工夫している取組みがありますか。ある場合には、具体的にお聞かせ下さい。

◆ご協力ありがとうございました◆

改善基準のポイント



厚生労働省労働基準局

はじめに

トラック運転者の労働条件の改善を図るため、労働大臣告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が策定されています。以下はそのポイントです。

ポイント

1

拘束時間・休息期間

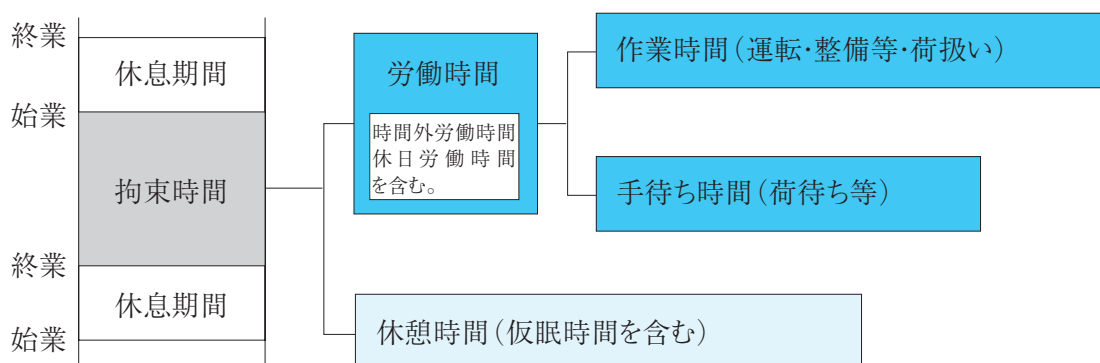
改善基準告示は、自動車運転者の労働の実態を考慮し、拘束時間、休息期間等について基準を定めています。

(1) 拘束時間は以下のとおりです

始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間をいいます。

(2) 休息期間は以下のとおりです

勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。



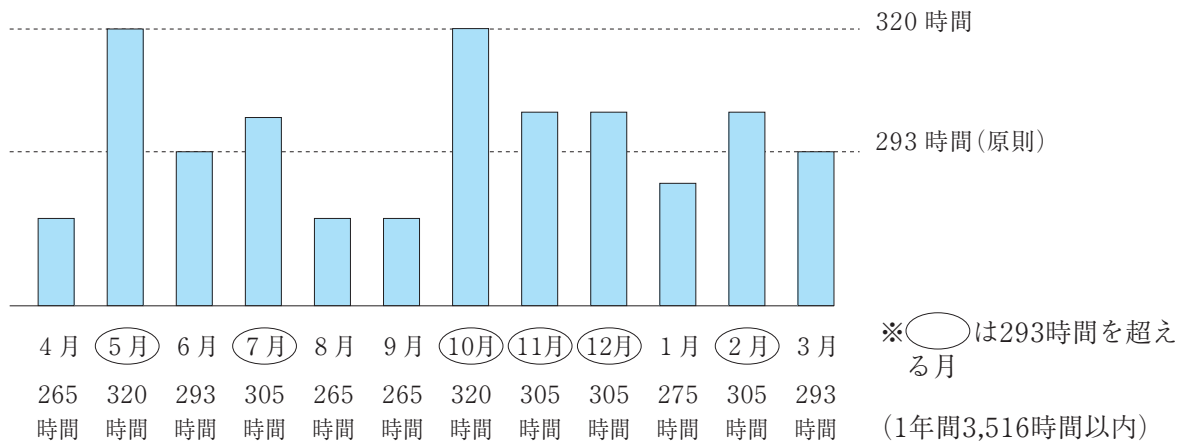
※ 労働時間には、時間外労働時間と休日労働時間が含まれますので、その時間数・日数をできるだけ少なくして、改善基準告示に定める拘束時間内の運行、休息期間の確保に努めて下さい。



(1) 1箇月の拘束時間は以下のとおりです

- ① 1箇月の拘束時間は**原則として293時間が限度**です。
- ② ただし、毎月の拘束時間の限度を定める書面による**労使協定**（P 9 参照）を締結した場合には、1年のうち6箇月までは、1年間の拘束時間が3,516時間（293時間×12箇月）を超えない範囲内において、1箇月の拘束時間を**320時間まで**延長することができます（図1 参照）。

(図1)



(労使協定で定める事項)

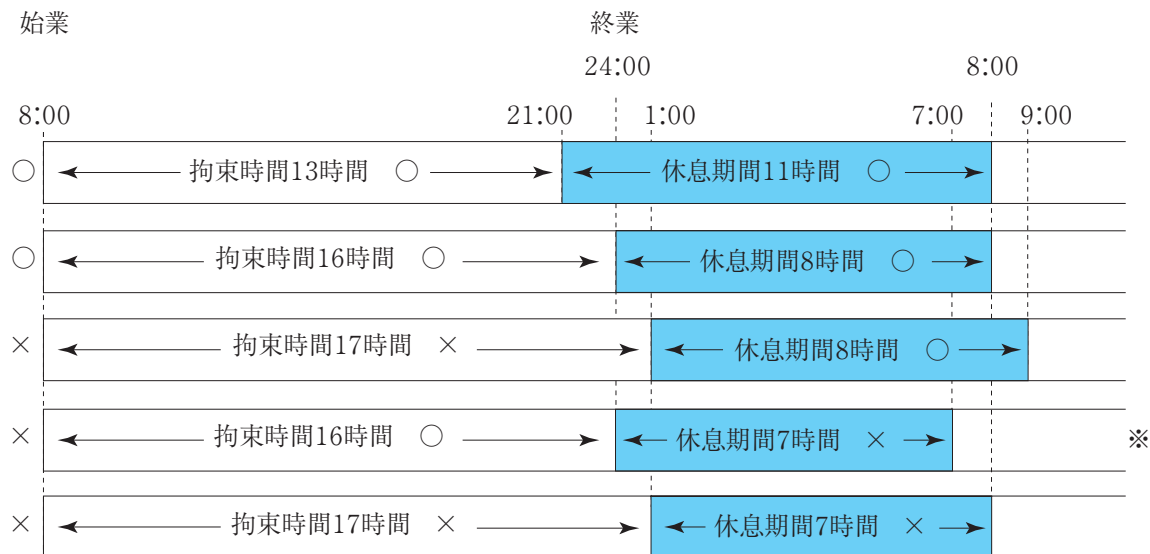
- ・ 協定の適用対象者
- ・ 1年間について毎月の拘束時間
- ・ 当該協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等

(2) 1日の拘束時間と休息期間は以下のとおりです

- ① 1日（始業時刻から起算して24時間をいいます。以下同じ）の拘束時間は**13時間以内を基本**とし、これを延長する場合であっても**16時間が限度**です。ただし、(4)の制限があります。
- ② 1日の休息期間は**継続8時間以上**必要です。

拘束時間と休息期間は表裏一体のものであり、1日とは始業時刻から起算して24時間をいいますので、結局、**1日(24時間)＝拘束時間(16時間以内)＋休息期間(8時間以上)**となります（図2 参照）。

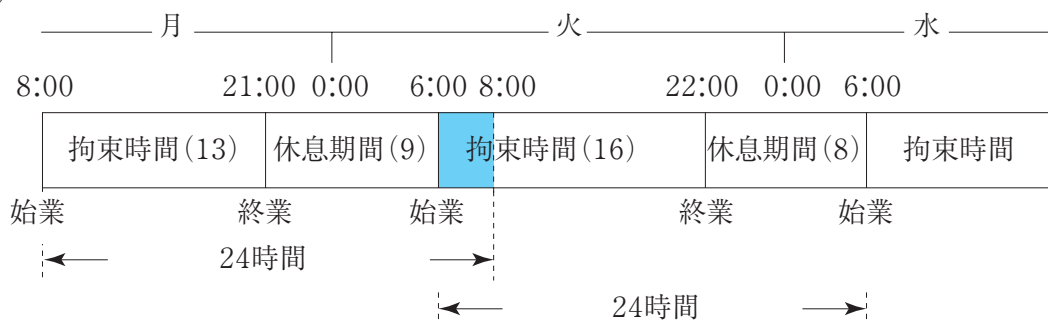
(図 2)



※この場合、翌日の始業時刻が7:00とすると拘束時間が16時間+1時間=17時間となり、改善基準告示違反となりますのでご注意ください。

(3) 拘束時間・休息期間の計算方法は以下のとおりです

(図 3)



色をつけた部分は月曜日に始まる勤務の拘束時間と火曜日に始まる勤務の拘束時間が重なる時間帯

- ① 1箇月の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、1箇月間の**各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）**をそのまま合計してチェックしてください。

ただし、後述の「ポイント5・特例」の（1）分割休息期間（休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与える場合）、（4）フェリーに乗船する場合の特例は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

図 3 に沿って具体的に示すと次のようになります。

ア 1箇月の拘束時間

1箇月間の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計

- ・ 月曜日 始業8:00～終業21:00 13時間
- ・ 火曜日 始業6:00～終業22:00 16時間
- ・ …… ……

合 計 A 時間

※ 1箇月間の各勤務の拘束時間の合計 A 時間 ≤ 1箇月の拘束時間の限度であれば、改善基準告示を満たしています。

- ② 1日の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、**始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間**によりチェックしてください。

図3に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

ア 月曜日（始業時刻8:00からの24時間）の拘束時間・休息期間

・月曜日 始業 8:00～終業21:00	13時間	}	拘束時間 15時間
・火曜日 始業 6:00～8:00	2時間		
・月曜日 終業21:00～翌6:00	9時間		休息期間 9時間

イ 火曜日（始業時刻6:00からの24時間）の拘束時間・休息期間

・火曜日 6:00～22:00	16時間	拘束時間 16時間
・火曜日 22:00～翌6:00	8時間	休息期間 8時間

※ 上記ア、イについては、共に改善基準告示を満たしていますが、アのように翌日の始業時刻が早まっている場合（月曜日は始業時刻8:00だが、火曜日は始業時刻6:00）は、月曜日の始業時刻から24時間内に、火曜日の6:00～8:00の2時間も入れてカウントされますので、1日の拘束時間は、改善基準告示に定める原則13時間ではなく、15時間になることに注意してください。一方、火曜日は始業時刻が6:00ですので、始業時刻から24時間内には（当然のことながら）6:00～8:00の2時間はカウントされます。

（4）1週間における1日の拘束時間延長の回数の限度は以下のとおりです

1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、**15時間を超える回数は1週間につき2回**が限度です。このため、休息期間が9時間未満となる回数も1週間につき2回が限度となります。

したがって、片道拘束15時間を超える長距離の往復運送は1週につき1回しかできず、改善基準告示に違反しないためには一定の工夫が必要です（図4参照）。

（図4）

＜例1＞○

0:00	8:00	24:00
月	休日	拘束時間(16)
0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)
0:00	8:00	23:00
水	休息(8)	拘束時間(15) 休息
0:00	8:00	23:00
木	休息(9)	拘束時間(15) 休息
0:00	8:00	21:00
金	休息(9)	拘束時間(13) 休日
0:00		24:00
土	休日	
0:00		24:00
日	休日	

＜例2＞○

0:00	8:00	24:00
月	休日	拘束時間(16)
0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)
0:00	8:00	21:00
水	休息(8)	拘束時間(13) 休息
0:00	6:00 8:00	21:00
木	休息(9) (2)	拘束時間(13) 休息
0:00	8:00	21:00
金	休息(11)	拘束時間(13) 休日
0:00		24:00
土	休日	
0:00		24:00
日	休日	

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（（6）参照）。

上の＜例1＞及び＜例2＞は、1日15時間を超える勤務が月曜日及び火曜日に2回ある例です。

なお、〈例2〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻8:00から21:00までの13時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計15時間となり、また、木曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻6:00から21:00までの15時間となります。

〈例3〉×

0:00	8:00	24:00
月	休日	拘束時間(16)
0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)
0:00	8:00	24:00
水	休息(8)	拘束時間(16)
0:00	8:00	23:00
木	休息(8)	拘束時間(15) 休息
0:00	8:00	21:00
金	休息(9)	拘束時間(13) 休日
0:00		24:00
土	休日	
0:00		24:00
日	休日	

〈例4〉×

0:00	8:00	24:00
月	休日	拘束時間(16)
0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)
0:00	8:00	22:00
水	休息(8)	拘束時間(14) 休息
0:00	6:00 8:00	21:00
木	休息(8) (2)	拘束時間(13) 休息
0:00	8:00	21:00
金	休息(11)	拘束時間(13) 休日
0:00		24:00
土	休日	
0:00		24:00
日	休日	

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（(6) 参照）。

〈例3〉及び〈例4〉は、1日15時間を超える勤務が月曜日、火曜日及び水曜日に3回ある例です。なお、〈例4〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の22:00までの14時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計16時間となることに注意してください。

(5) 休息期間の取扱いとは以下のとおりです

休息期間については、運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めてください。

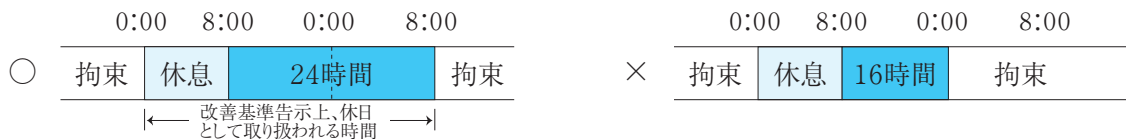
(6) 休日の取扱いとは以下のとおりです

休日は、**休息期間+24時間の連続した時間**をいいます。ただし、いかなる場合であっても、この時間が**30時間**を下回ってはなりません（図5 参照）。

すなわち、休息期間は原則として8時間確保されなければならないので、休日は、「**休息期間8時間+24時間=32時間**」以上の連続した時間となります。また、後述の「ポイント5・特例」の(3)隔日勤務の場合、20時間以上の休息期間が確保されなければならないので、休日は、「**休息期間20時間+24時間=44時間**」以上の連続した時間となります。よって、これらの時間数に達しないものは休日として取り扱われません。

なお、後述の「ポイント5・特例」の(1)分割休息期間、(2)2人乗務の特例、(4)フェリーに乗船する場合の特例については、休息期間に24時間を加算しても30時間に満たない場合がありますが、この場合でも、**30時間以上の連続した時間**を与えなければ休日として取り扱われません。

(図5)



なお、2日続けて休日を与える場合は、2日目は連続24時間以上あれば差し支えありません。

(1) 1日の運転時間は2日(始業時刻から48時間をいいます。以下同じ)平均で9時間が限度です

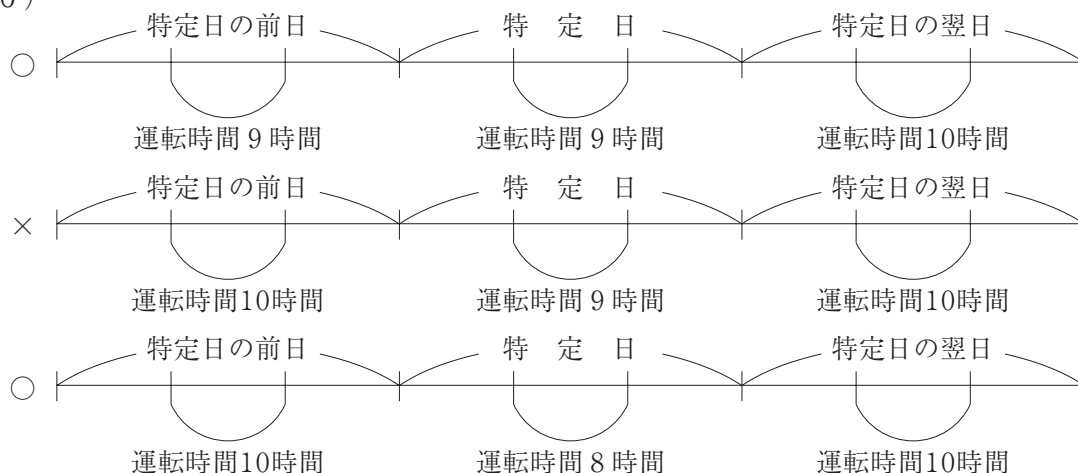
1日当たりの運転時間の計算に当たっては、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均とすることが望ましいですが、この特定日の最大運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、

$$\frac{(\text{特定日の前日の運転時間}) + (\text{特定日の運転時間})}{2} \text{ と、}$$

$$\frac{(\text{特定日の運転時間}) + (\text{特定日の翌日の運転時間})}{2}$$

がともに9時間を超える場合は改善基準告示に違反し、そうでない場合は違反とはなりません。これを図示すると図6のようになります。

(図6)

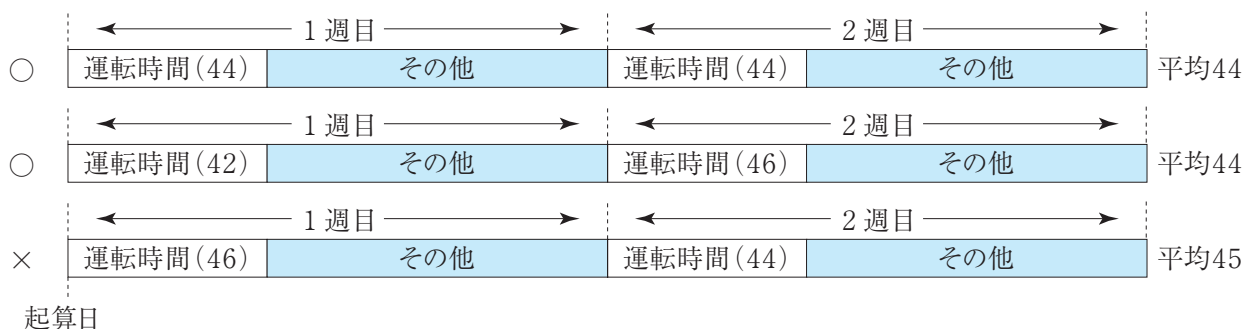


(2) 1週間の運転時間は2週間ごとの平均で44時間が限度です

特定の日を起算日として2週間ごとに区切り、その2週間ごとに計算します。

これを図示すると図7のようになります。

(図7)



(3) 連続運転時間は4時間が限度です

運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩等を確保してください(図8参照)。

(図8)



ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩等については、**少なくとも1回につき10分以上**としたうえで分割することもできます（図9参照）。

（図9）

○	1時間20分	10分	1時間20分	10分	1時間20分	10分
○	2時間40分		20分	1時間20分	10分	
×	4時間10分					30分
×	1時間25分	5分	1時間25分	5分	1時間10分	20分

運転時間
 休憩時間

ポイント

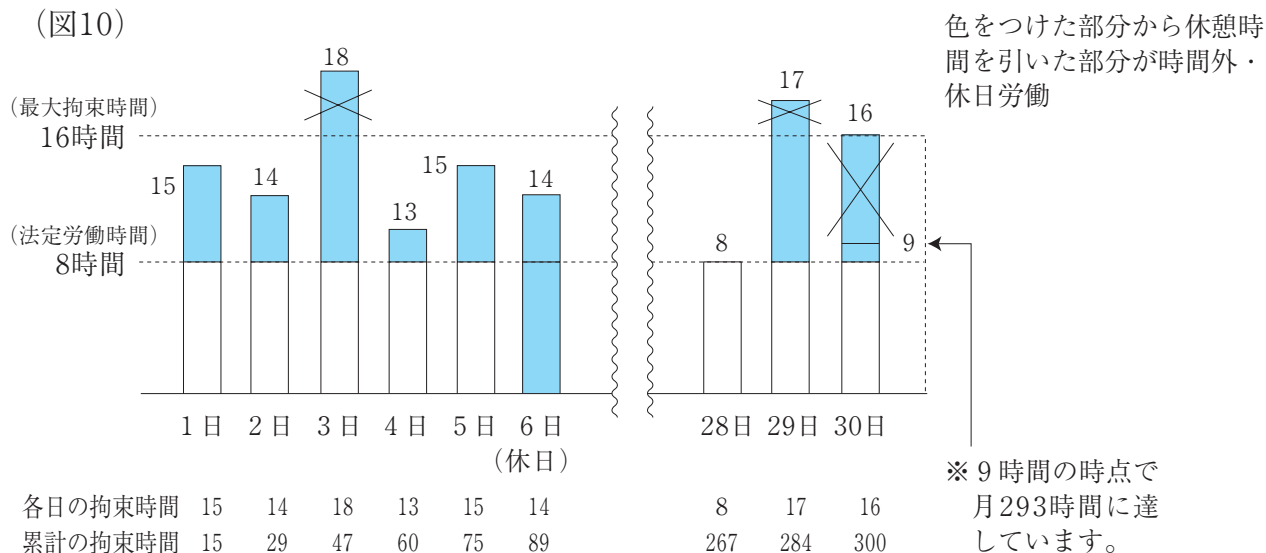
4

時間外労働及び休日労働の限度

（1）時間外労働及び休日労働の拘束時間の限度は以下のとおりです

時間外労働及び休日労働は1日の最大拘束時間（16時間）、1箇月の拘束時間（原則293時間、労使協定があるときはポイント2（1）の条件の下で320時間まで）が限度です（図10参照）。なお、時間外労働及び休日労働を行う場合には、労働基準法第36条第1項に基づく時間外労働及び休日労働に関する協定届（P10参照）を労働基準監督署へ届け出てください。

（図10）



※この図は、1箇月の拘束時間が293時間で変形労働時間制が採用されていない場合のものです。

（2）休日労働の限度は以下のとおりです

休日労働は2週間に1回が限度です。

(1) 休息期間分割の特例があります

業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間（原則として2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。

この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上としてください。

(2) 2人乗務の特例があります

運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（ただし、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る）においては、1日の最大拘束時間を20時間まで延長でき、また、休息期間を4時間まで短縮できます。

(3) 隔日勤務の特例があります

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下に隔日勤務に就かせることができます。

① 2暦日における拘束時間は、21時間を超えないこと。

ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができます。

この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間が限度です。

② 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。**(4) フェリーに乗船する場合の特例があります**

運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合には、フェリー乗船時間については、原則として、休息期間として取り扱います。

上記により休息期間とされた時間を休息期間8時間（2人乗務の場合4時間、隔日勤務の場合20時間）から減じることができます。

ただし、その場合においても、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。

改善基準告示の詳細及び不明な点については、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署にお問い合わせ下さい。

貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の1箇月についての拘束時間の延長に関する協定書（例）

〇〇運送株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇運送労働組合執行委員長〇〇〇〇
（〇〇運送株式会社労働代表〇〇〇〇）は、「自動車運転者の労働時間等の改善
のための基準第4条第1項第1号ただし書きの規定に基づき、拘束時間に関し、下
記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、貨物自動車の運転の業務に従事する者とする。
- 2 拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は1日とする。

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間計
265 時間	320 時間	293 時間	305 時間	265 時間	265 時間	320 時間	305 時間	305 時間	275 時間	305 時間	293 時間	3516 時間

- 3 本協定の有効期間は、平成27年4月1日から平成28年3月31日までとする。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

平成27年3月28日

〇〇運送労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
（〇〇運送株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印）

〇〇運送株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

時間外労働
休日労働
に関する協定届（例）

様式第9号（第17条関係）

事業の種類	事業の名称	事業の所在地（電話番号）				
貨物自動車運送事業	〇〇運輸株式会社	〇市〇町〇丁目〇〇番地（〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇）				
時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数 〔満18歳以上 の者〕	所定労働時間	延長することができる期間		期間
				1日	1日を超え る一定の期間 (起算日)	
① 下記②に該当しない労働者	必要の季節的な増大等に対 処するため（詳細は別添協 定書記載のとおり）	別添協定書記 載のとおり	1 週40時間 1 日8時間	別添協定書記載のとおり		平成27年4 月1日から 平成28年3 月31日まで
② 1年単位の変形労働時間制に より労働する労働者	同 上	同 上	1 週40時間 1 日8時間	同 上		同 上
休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数 〔満18歳以上 の者〕	所定休日	労働させるところができる休日並び に始業及び終業の時刻		期間
必要の季節的な増大等に対処するため（詳細は別添協定書記載 のとおり）	別添協定書記載のと おり	別添協定書記 載のとおり	毎週2日 国民の休日	別添協定書記載のとおり		平成27年4 月1日から 平成28年3 月31日まで

協定の成立年月日 平成27年3月28日

協定の当事者である労働組合の名称又は労働者の過半数を代表する者の
職名 〇〇課 〇〇係 〇〇
氏名 〇〇運輸労働組合 又は 〇〇〇〇〇〇

協定の当事者（労働者の過半数を代表する者の場合）の選出方法（投票による選挙） ※ 協定の当事者が労働組合である場合は記入不要

平成27年3月31日
〇〇労働基準監督署長殿

職名 代表取締役
使用者 〇〇〇〇〇
氏名 〇〇〇〇〇

印

(別 添)

時間外労働及び休日労働に関する協定書(例)

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇（以下「甲」という。）と〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇（〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇）は、労働基準法第36条第1項の規定に基づき、労働基準法に定める法定労働時間（1週40時間、1日8時間）並びに変形労働時間制の定めによる所定労働時間を超えた労働時間で、かつ1日8時間、1週40時間の法定労働時間又は変形期間の法定労働時間の総枠を超える労働（以下「時間外労働」という。）及び労働基準法に定める休日（毎週1日又は4週4日）における労働（以下「休日労働」という。）に関し、次のとおり協定する。

第1条 甲は、時間外労働及び休日労働を可能な限り行わせないように努める。

第2条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により時間外労働を行わせることができる。

	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	延長することができる時間				期 間
				1 日	1 日を超える一定の期間 (起算日)			
					2 週 (4月1日)	1箇月 (4月1日)	1 年 (4月1日)	
① 下記②に該当しない労働者	・需要の季節的な増大及び突発的な発注の変更に対処するため ・一時的な道路事情の変化等によつて到着時刻に遅延が生ずるため ・当面の人員不足に対処するため	自動車運転者	20	5	24	50	450	平成27年4月1日から平成28年3月31日まで
		荷役作業員	2	4		45	360	
		自動車整備士	2	4		45	360	
	毎月の精算事務のため	経理事務員	2	4		45	300	
② 1年単位の変形労働時間制により労働する労働者	・需要の季節的な増大及び突発的な発注の変更に対処するため ・一時的な道路事情の変化等によつて到着時刻に遅延が生ずるため ・当面の人員不足に対処するため	自動車運転者	10	5	24	48	400	平成27年4月1日から平成28年3月31日まで
		荷役作業員	2	3		42	320	
		自動車整備士	2	3		42	320	
	毎月の精算事務のため	経理事務員	2	3		40	280	

2 自動車運転者については、前項の規定により時間外労働を行わせることによって「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）に定める1箇月についての拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の時間外労働時間の限度とする。

第3条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により休日労働を行わせることができる。

休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	労働させることができる休日 並びに始業及び終業の時刻	期 間
需要の季節的な増大に対処するため	自動車運転者	36	・ 法定休日のうち、2 週を通じ1 回 ・ 始業及び終業時刻は、あらかじめ運行予定表で定められた始業及び終業の時刻とする。	平成27年 4 月 1 日 から平成 28年 3 月 31日まで
	荷 役 作業員	6	・ 法定休日のうち、4 週を通じ2 回 ・ 始業時刻 午前 8 時 ・ 終業時刻 午後 5 時	
	自動車整備士	6		
毎月の精算事務のため	経 理 事務員	6		平成27年 4 月 1 日 から平成 28年 3 月 31日まで

2 自動車運転者については、前項の規定により休日労働を行わせることによって、改善基準告示に定める1箇月についての拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の休日労働の限度とする。

第4条 前2条の規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者については、改善基準告示に定める運転時間の限度を超えて運転業務に従事させることはできない。

第5条 甲は、時間外労働を行わせる場合は、原則として、前日の終業時刻までに該当労働者に通知する。また、休日労働を行わせる場合は、原則として、2日前の終業時刻までに該当労働者に通知する。

第6条 第2条の表における2週、1箇月及び1年の起算日並びに第3条の表における2週及び4週の起算日はいずれも平成27年4月1日とする。

2 本協定の有効期間は、平成27年4月1日から平成28年3月31日までとする。

平成27年3月28日

〇〇運輸労働組合

執行委員長 〇〇〇〇 印

[〇〇運輸株式会社
労働者代表 〇〇〇〇 印]

〇〇運輸株式会社

代表取締役 〇〇〇〇 印

■トラックドライバーの労働時間等のルールの概要【参考】

●拘束時間と休息期間の考え方

勤務日（非休日）			休日
始業			
終業	休息期間	拘束時間	始業
			休息期間8時間+24時間 =32時間

労働時間	休憩時間	労働時間
------	------	------

※休憩時間には仮眠時間を含む。

作業時間	手待ち時間	作業時間	手待ち時間
------	-------	------	-------

※作業時間（運転・整備・荷扱い）

※手待ち時間（荷待ち等）

●改善基準告示の概要

1. 拘束時間（始業から終業までの時間）

- ・ 1日 原則 13時間以内（最大 16時間）
- ・ 15時間超えは 1週間 2回以内
- ・ 1か月 293時間以内

※ 労使協定があるときは、1年のうち6か月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において1か月320時間まで延長可

※ 2人乗務の場合、隔日勤務の場合、フェリーに乗船する場合に特例あり（16時間を超える拘束時間も可）

2. 休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）

- ・ 継続8時間以上
- ※ 2人乗務の場合、隔日勤務の場合、フェリーに乗船する場合に特例あり

3. 運転時間

- ・ 2日平均で 1日 9時間以内
- ・ 2週間平均で 1週間 44時間以内

4. 連続運転時間

- ・ 4時間以内（連続運転時間は、1回が連続10分以上かつ合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間）

5. 休日労働

- ・ 2週に1回以内、かつ1か月及び拘束時間及び最大拘束時間の範囲内

●労働基準法による休日の取得

- ・ 毎週少なくとも1日の休日か、4週間を通じて4日以上の休日を与えなければならない

トラック事業における 書面化の推進について

国土交通省においては、トラック事業における適正取引の推進及び安全運行の確保に向け荷主等と協働の下、運行条件に係る重要事項について書面化を推進します。

これからの荷主等（運送委託者）とトラック事業者のルール

- 荷主等は、**運送状（運送委託書）**を、**トラック事業者**に提供してください。
- トラック事業者は、運送業務、附帯業務、運賃、料金等についての**重要事項を示す書面（運送引受書）**を、**運送行為前に**、荷主等にメールやFAXで送付してください。
- トラック事業者は、適正な取引を確保するため、荷主等と**密接に連絡**を取り合い、**十分な意思疎通**を図ってください。
- トラック事業者は、荷主等に交付した書面を**1年間保存**してください。

安全と適正取引のために!! ～これから～

1 明日〇時着で運送できますか？
あと、倉庫への搬入作業もお願いします。

2 はい、わかりました。
4t車1台手配します。
後ほど、運送状のメールをお願いします。

3 運送状に必要な事項を記載して、メール送信します。

4 お待ちしています。

トラブル解消

運送引受書
①運送委託者
②委託日、受託日
③運送日時
④運送品の概要、車種・台数
⑤運賃、燃料サーチャージ
⑥附帯業務内容
⑦有料道路利用料、附帯業務料その他
⑧支払方法、期日

附帯業務内容、運賃、料金の記載も問題ないし、運送引受書をメール送信！

運送指示書に反映し、ドライバーに連絡。

業務の効率化

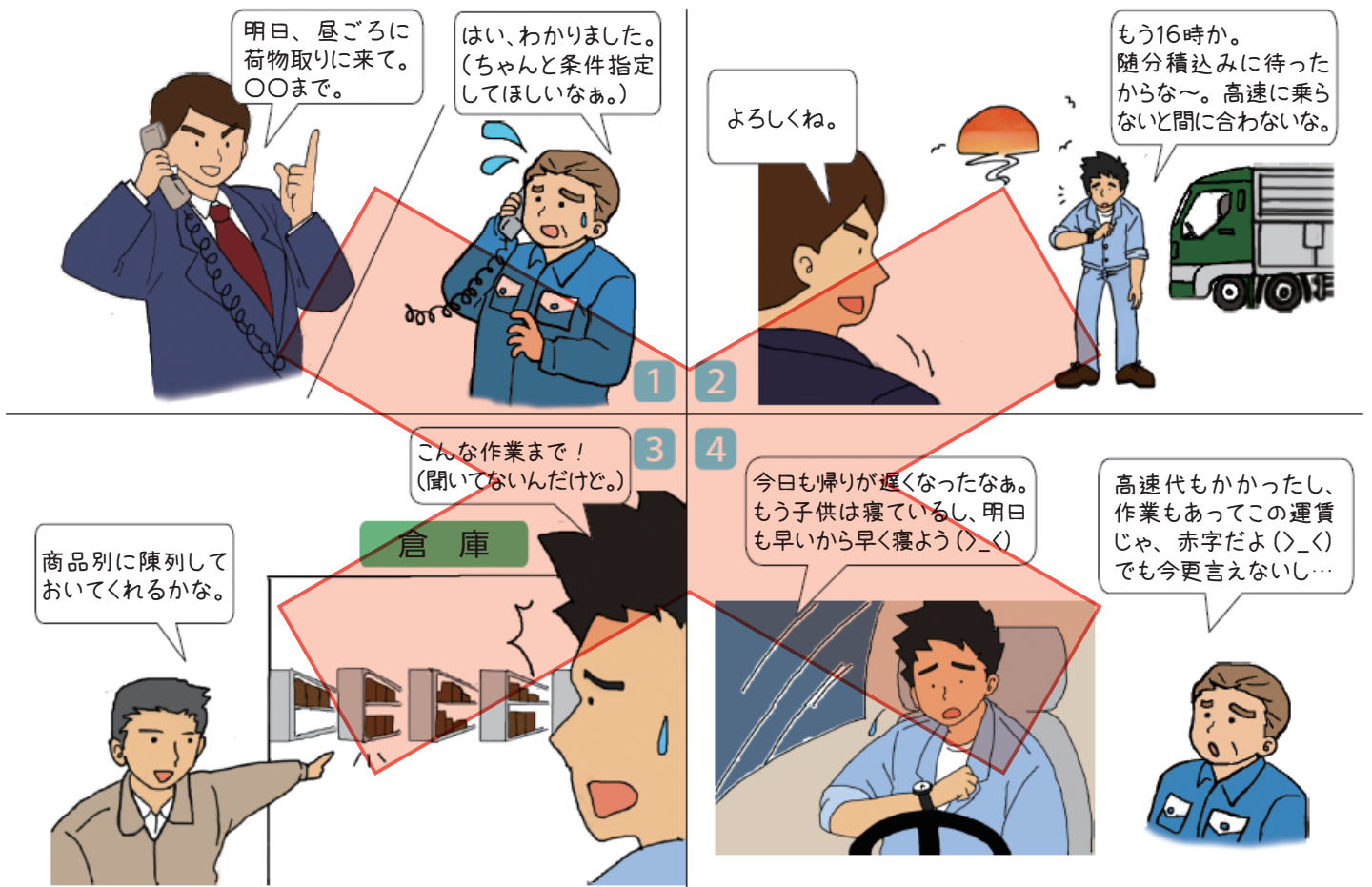
予定通り運送完了！
今日も家族と一緒に夕食が食べられるな(^-^)

適正運賃・料金収受

荷主・元請・利用運送事業者に求められること

1	十分な意思疎通
2	運送状の提供
3	安全運行支援

安全と適正取引のために!! ～今まではこんなこともあった～



本件に関する相談窓口

- 国土交通省自動車局貨物課
- お近くの運輸局自動車交通部貨物課
- お近くの運輸支局

お問合せ先はこちらから

<http://www.mlit.go.jp/common/000211178.pdf>



- (公社) 全日本トラック協会
- 都道府県トラック協会

お問合せ先はこちらから

<http://www.jta.or.jp/association/todou.html>



※そのほか「燃料サーチャージ制導入」及び「適正取引の推進」に係るご相談についても受付けております。

スマートフォンでQRコードを読み込むためには、専用のアプリが必要です。

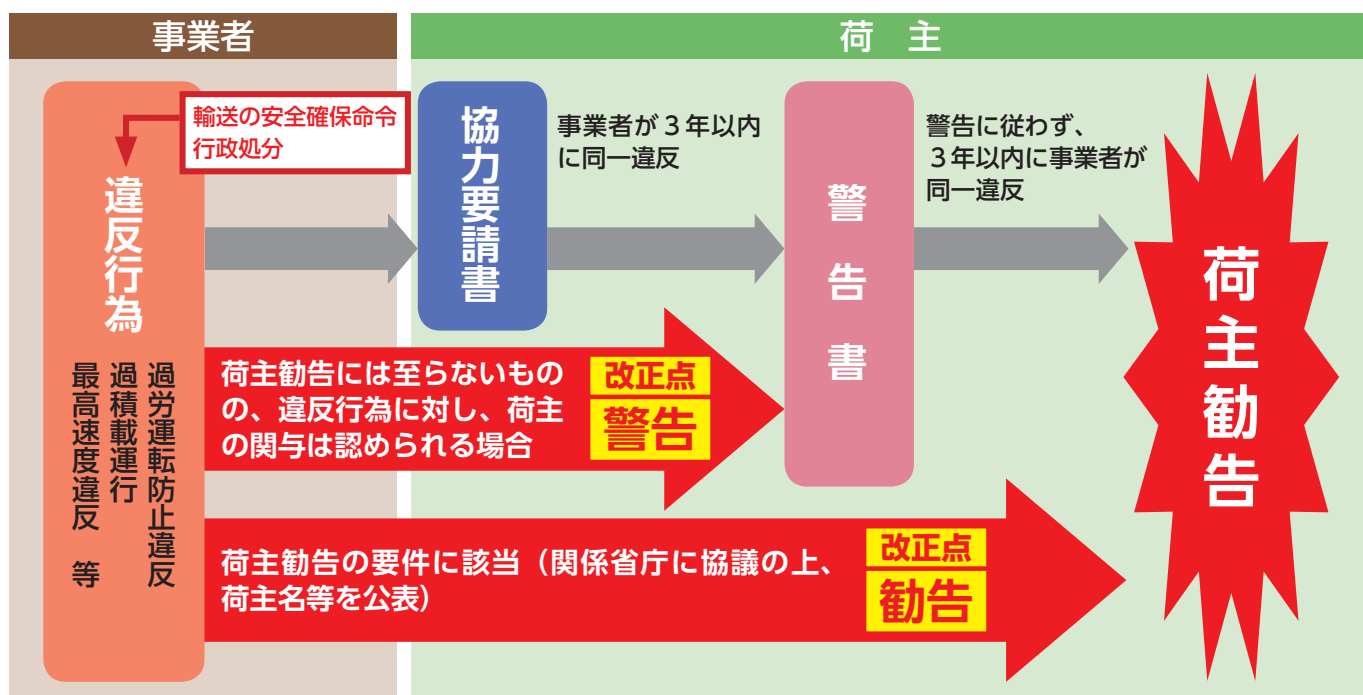
荷主勧告が発動されやすくなります！

～荷主勧告制度の改正について～

平成 26 年 4 月 1 日より、荷主による輸送の安全阻害行為を的確に防止するため、『荷主勧告の対象となる重点的な類型等を明示すること』『荷主勧告の発動に「協力要請書」の発出を要件としないこと』等を措置する荷主勧告制度の改正が行われます。

新たな荷主勧告制度の概要

※旧制度では、荷主勧告の発動には過去 3 年以内に警告的内容の協力要請書の発出が要件となっていたが、新制度では、**違反事例が要件に該当すると認められれば、協力要請書を経ず、荷主勧告が発動されます。**



荷主勧告制度とは？

貨物自動車運送事業法第 64 条に基づき、トラック運送事業者が行った過積載運行等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度です。

荷主勧告が発動された場合、当該荷主名及び事案の概要が公表されます。

- 警 告 書…荷主勧告には至らないが、実運送事業者の違反に関し荷主の関与が認められる場合に発出。
- 協力要請書…実運送事業者の違反に関し、荷主の明確な関与は認められないものの、当該違反の再発防止のため、荷主の協力を要請する必要がある場合に発出。



国土交通省



公益社団法人
全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷主勧告に係る荷主の行為類型とは？

- 違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであること
- その他違反行為が主として荷主の行為に起因するものと認められること

荷主が事業者に対し優越的な地位や継続的な取引等を利用し、次のような行為を実行

1 非合理的な到着時間の設定

荷主の原因で積荷が準備できておらず、出発時間が遅延しても、到着指定時間は変更されず、指図書の変更もされなかった。荷主には無理な運行となることを説明したが、到着時間は変更されなかった。

2 やむを得ない遅延に対するペナルティの設定

配送地点毎に厳しい着時間の指定があり、延着の場合は商品買い取りのペナルティがあった。配送地点毎で荷主が行う荷卸しに時間がかかり、その結果、運行が過酷になり、運転手は基準の休息時間が確保できず、拘束時間も1日16時間を超過するものが頻発する状況となった。

3 積み込み前に貨物量を増やすような急な依頼

荷主担当者から、当初予定していた貨物量の倍の貨物を輸送するよう荷捌き場で指示された。そのため、運送を断ろうとしたら、取引解消を示唆され恫喝され、やむなく運送した。

4 恒常的に発生する手待ち時間に対して改善措置を行わない場合

手待ち時間が毎日2時間も発生しており、ドライバーの拘束時間が改善基準告示の限度時間を超過する日がある。荷主に対して、時間設定や積み込み場所を工夫するようお願いしたが、取引解消を示唆されたため、やむなく従った。

5 荷主が事業者に対し、違反行為を指示、強要等

現場に行き過積載が判明して、もう1台準備するように提案したが、対応してもらえなかった。そのため、運送を断ろうとしたら、取引解消を示唆され恫喝され、やむなく運送した。



事例毎に荷主勧告の要件に該当するか否かを判断し、発動!!